

Car window drive for raising or lowering - has additional push-button switch assigned to door lock and operable from outside vehicle

Patent number: DE4203512

Publication date: 1993-05-19

Inventor:

Applicant:

Classification:

- international: B60J1/17; E05B65/36; E05F15/16

- european: B60J1/17; B60J7/057B; E05F15/16C3; E05F15/20

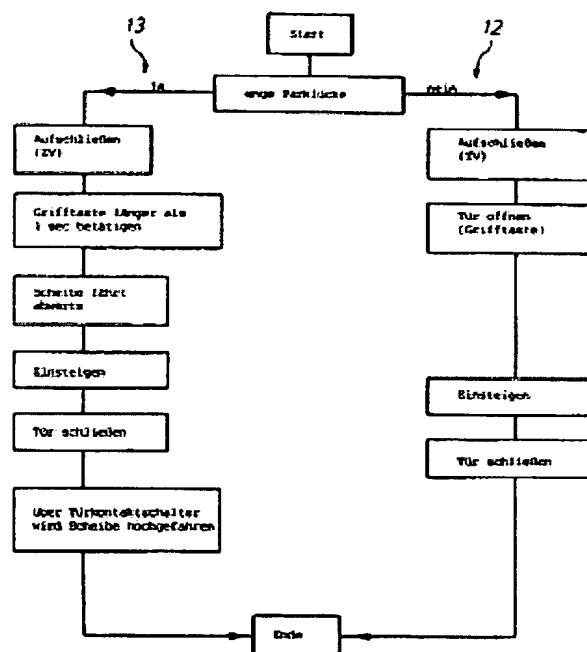
Application number: DE19924203512 19920207

Priority number(s): DE19924203512 19920207

Report a data error here

Abstract of DE4203512

Car door window drive comprises motor powered raiser and a control having a service switch (lifter switch) inside the vehicle for lift/lower modes plus an additional switch with timing circuit. The additional switch should consist of a gripper switch operated from outside by the outside door handle (10, 2). The gripper switch is used to switch in the "window down" function via the associated time circuit and a release switch operated by the door lock in a case where the lock has been released and the release switch operated. Thus the handle (10) and gripper switch are operated after a pre-set delay time via the timing circuit. \$ ADVANTAGE - Window lowered via outside handle gripper switch e.g. for tight parking and easy door opening and entry.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

12 Patentschrift
10 DE 42 03 512 C 1

51 Int. Cl.⁵:
E 05 F 15/16
E 05 B 65/36
B 60 J 1/17

21 Aktenzeichen: P 42 03 512.0-23
22 Anmeldetag: 7. 2. 92
43 Offenlegungstag: —
45 Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 19. 5. 93

DE 4203512 C 1

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

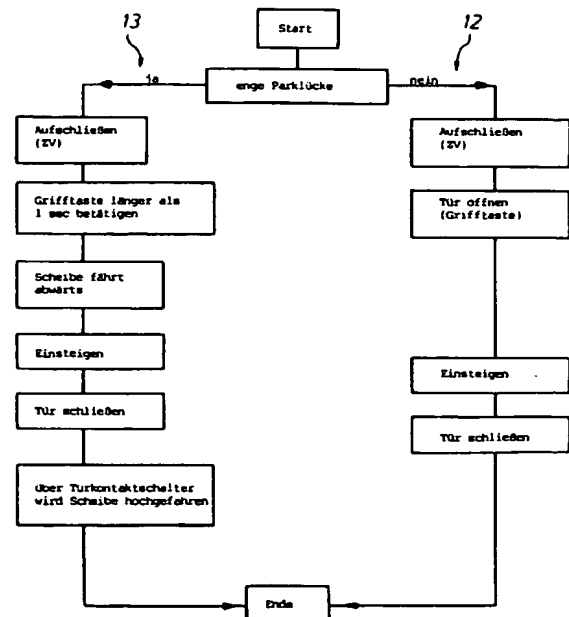
73 Patentinhaber:
Audi AG, 8070 Ingolstadt, DE

72 Erfinder:
Böhm, Günther, Dipl.-Ing., 8079 Walting, DE;
Fornoff, Rainer, Dipl.-Ing., 8079 Buxheim, DE

56 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht gezogene Druckschriften:
DE 36 30 004 A1
DE 33 01 071 A1
FR 20 44 191
JP 2-2 52 877 A, In Patents Abstr. of Japan, Sect. M
Vol. 14 (1990), Nr. 583 (M-1064);

54 Vorrichtung zum Absenken und Anheben einer Fensterscheibe einer Kraftfahrzeugtür

57 Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zum Absenken und Anheben einer Fensterscheibe einer Kraftfahrzeugtür, bestehend aus einer Fensterhebeeinrichtung mit einem Antriebsmotor und mit einer Steuereinrichtung, die über wenigstens einen Bedienschalter im Fahrzeuginnenraum betätigbar ist. Erfindungsgemäß ist die Steuereinrichtung zudem von der Fahrzeugaußenseite her mit Hilfe einer äußeren Griffaste des Türschlosses in der Weise betätigbar, daß nach dem Aufschließen der Fahrzeugtür und Betätigung der Griffaste länger als eine vorgegebene Wartezeit von ca. 1 sec die Fensterscheibe in ihre untere Position abgesenkt wird. Dadurch kann bei abgesenkter Fensterscheibe in das Fahrzeug eingestiegen werden, wodurch insbesondere bei engen Parkverhältnissen und rahmenlosen Fensterscheiben das Einsteigen erleichtert wird.



DE 4203512 C 1

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zum Absenken und Anheben einer Fensterscheibe einer Kraftfahrzeugtür nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Eine allgemein bekannte Vorrichtung zum Absenken und Anheben einer Fensterscheibe einer Kraftfahrzeugtür besteht aus einer Fensterhebereinrichtung mit einem elektrischen Antriebsmotor und mit einer Steuereinrichtung, die Bedienschalter (Fensterheberschalter) im Fahrzeuginnenraum für die Funktionen "Absenken" und "Anheben" umfaßt. Bei dieser bekannten Vorrichtung wird die Verschiebung der Fensterscheibe nicht mit einem sonst üblichen Kurbelantrieb, sondern mit einem ansteuerbaren Elektromotor durchgeführt.

In Verbindung mit der vorstehenden Vorrichtung ist es auch allgemein bekannt, eine Halteschaltung vorzusehen, die nach einem Antippen des Bedienschalters die Funktion "Absenken" oder "Anheben" bis zum vollständigen Absenken oder vollständigen Anheben der Fensterscheibe aufrecht erhält, so daß der Bedienschalter nicht während der gesamten Verschiebezeit der Fensterscheibe betätigt gehalten werden muß. Die durch die Halteschaltung aufrechterhaltene Funktion kann durch erneutes Betätigen des Bedienschalters während der Verschiebung unterbrochen werden.

Bei einer gattungsgemäßen, bekannten Zentralschließanlage an einem Kraftfahrzeug (DE-OS 36 30 004) werden beim Absperren des Fahrzeugs mit einem Schlüssel zusätzlich zu einer Zentralverriegelung der Schloßeinrichtungen auch alle Antriebsmotoren von offenen Fensterscheiben (und ggfs. eines Schiebedachs) in Schließrichtung angesteuert werden, so daß bei versperrem Fahrzeug als Diebstahlsicherung alle Fensteröffnungen (und ggfs. die Schiebedachöffnung) geschlossen sind. Dazu werden die Antriebsmotoren über einen Schalter der Verriegelungseinrichtung angesteuert und deren Spannungsversorgung über eine zugeordnete Zeitschaltung nach einer vorbestimmten Zeitspanne wieder abgeschaltet.

Weiter ist eine gattungsgemäße Vorrichtung zum Absenken und Anheben einer Fensterscheibe einer Kraftfahrzeugtür bekannt (DE-PS 33 01 071), bei der ein Antriebsmotor sowohl von einem Bedienschalter als auch zusätzlich von einer Steuereinrichtung mit einem Türschalter und einer zugeordneten Zeitschaltung in der Weise beeinflussbar ist, daß beim Öffnen der Kraftfahrzeugtür über die Schaltstellung des Türschalters die Fensterscheibe automatisch in eine abgesenkte Stellung bewegt und nach erfolgtem Schließvorgang das Fenster wieder in seine obere Endlage angehoben wird. Diese automatische Absenkung beim Öffnen der Tür erfolgt aber lediglich um einen relativ kleinen Betrag, so daß dadurch die Fensterscheibe lediglich um einen Spalt geöffnet wird. Damit soll erreicht werden, daß die beim Schließen der Tür zusätzlich von der Fahrzeugaußenseite in den Fahrgastraum hineingedrückte Luft sofort wieder durch den Spalt der abgesenkten Fensterscheibe entweichen kann. Dadurch sollen die Türschließgeräusche verringert werden.

Zudem soll dadurch für eine rahmenlose Fensterscheibe eine Gestaltung eines aufbauseitig gehaltenen Dichtkörpers möglich werden, der einen die Scheibe auch von außen umgreifenden Schenkel aufweist, wobei durch das Absenken die Fensterscheibe beim Öffnen und Schließen der Tür nicht im Eingriff mit dem Dichtkörper steht und dadurch ein einwandfreies Öffnen und Schließen der Tür gewährleistet ist.

Weiter ist eine Vorrichtung zum Absenken und Anheben einer Fensterscheibe einer Kraftfahrzeugtür bekannt (FR 20 44 191), bei der ebenfalls ein Antriebsmotor und eine Steuereinrichtung verwendet sind und die Steuereinrichtung von einem Bedienschalter als Fensterheberschalter im Fahrzeuginnenraum ansteuerbar ist. Weiter ist die Steuereinrichtung mit dem Zündschlüsselschalter verbunden, der so in die Schaltung eingreift, daß die Vorrichtung insgesamt bei abgezogenem Zündschlüssel aus Sicherheitsgründen ausgeschaltet ist. Um die Betätigung der Fensterhebereinrichtung auch von außen bei abgezogenem Zündschlüssel zu ermöglichen, ist ein zusätzlicher Bedienschalter, der unabhängig vom Zündschlüsselschalter wirkt, an der Türwange angeordnet.

Eine weitere Vorrichtung zum Absenken und Anheben einer Fensterscheibe einer Kraftfahrzeugtür (JP 2-2 52 877 A. in: Patents Abstracts of Japan, Sect. M. Vol. 14 (1990) Nr. 583 (M-1064)) umfaßt eine Steuereinrichtung, die über einen Bedienschalter im Fahrzeuginnenraum und zusätzlich von einer zugeordneten Zentralverriegelungsanlage aus gesteuert wird. Die Zentralverriegelungsanlage wird ihrerseits über einen getrennten Sender in einem Abstand vom Fahrzeug ferngesteuert. Über diese Fernsteuerung ist auch die Ansteuerung der Fensterhebereinrichtung durchführbar.

Bei modernen Personenwagen sind aus aerodynamischen Gründen die Seitenscheiben nach oben zur Fahrzeugmitte hin stark gewölbt und eingezogen. Bei einer nur wenig geöffneten Fahrzeugtür, wie dies bei engen Parkverhältnissen oft der Fall ist, ragt die gewölbte Scheibe in den Einstiegsraum hinein und kann dadurch das Ein- und Aussteigen behindern.

Aufgabe der Erfindung ist es daher, eine gattungsgemäße Vorrichtung zum Absenken und Anheben einer Fensterscheibe einer Kraftfahrzeugtür so weiterzubilden, daß eine Verbesserung für ein bequemerer Einsteigen bzw. Aussteigen erreicht wird.

Diese Aufgabe wird mit den kennzeichnenden Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst.

Gemäß Anspruch 1 umfaßt die Steuereinrichtung als weiteren Schalter einen zusätzlichen Griffastenschalter, der von einer der Kraftfahrzeugtür zugeordneten, äußeren Griffaste des Türschlosses und damit von der Fahrzeugaußenseite her betätigbar ist. Mit dem Griffastenschalter ist über eine Zeitschaltung und einen mit einer Verriegelungseinrichtung der Kraftfahrzeugtür betätigbaren Freigabeschalter die Funktion "Absenken der Fensterscheibe" für den Fall ansteuerbar, daß die Verriegelungseinrichtung entsperrt und damit der Freigabeschalter betätigt und zudem die Griffaste und damit der Griffastenschalter wenigstens eine durch die Zeitschaltung vorgegebene, bestimmte Wartezeit betätigt ist.

Dadurch kann von der Fahrzeugaußenseite her bei noch geschlossener Fahrzeugtür nach dem Aufschließen des Fahrzeugs durch längere Betätigung der äußeren Griffaste entsprechend der vorgegebenen Wartezeit die Fensterscheibe abgesenkt werden. Dadurch wird insbesondere bei rahmenlosen Fensterscheiben gemäß Anspruch 2 ein bequemerer Einsteigen in engen Parklücken mit nur teilweise geöffneter Tür möglich, da nach einer Absenkung der Fensterscheibe deren zur Fahrzeuginnenseite gerichtete Wölbung aus dem Einstiegsbereich entfernt ist.

Nach dem Einsteigen wird die vorher abgesenkte Fensterscheibe durch Betätigung des entsprechenden Bedienschalters wieder angehoben und geschlossen.

Besonders vorteilhaft ist dabei eine Ausgestaltung der Vorrichtung mit den an sich bekannten Merkmalen nach Anspruch 3. Dabei genügt es, durch Betätigung eines Bedienteils (Bedienschalter oder Griffaste) die Funktion "Absenken" oder "Anheben" lediglich anzu-
steuern, wobei diese Funktion dann durch eine Halte-
schaltung bis zum vollständigen Absenken oder voll-
ständigen Anheben der Fensterscheibe aufrechterhal-
ten wird. Das Bedienteil kann somit während der Ver-
schiebezeit der Fensterscheibe bereits losgelassen wer-
den, so daß dadurch kein unbequemer Zeitverlust ent-
steht. In an sich bekannter Weise kann die automatische
Verschiebung der Fensterscheibe in eine ihrer Endstel-
lungen während des Verschiebevorgangs durch erneutes
Betätigen des Bedienteils unterbrochen werden.

Gemäß Anspruch 4 ist die Steuereinrichtung für die Funktion "Absenken der Fensterscheibe" auch durch eine
innere Griffaste im Fahrzeuginnenraum in der Ver-
bindung mit der Zeitschaltung ansteuerbar, wenn die
innere Griffaste eine bestimmte Wartezeit betätigt
wird. Somit kann für ein bequemes Aussteigen die
Scheibe nur durch Betätigung der inneren Griffaste
abgesenkt werden.

Als zweckmäßige, von der Zeitschaltung vorgegebene
Wartezeit hat sich nach Anspruch 5 eine Zeit von ca.
1 sec erwiesen. Wenn die äußere oder innere Griffaste
der Fahrzeugscheibe bei nicht beengten Parkverhältnissen
zügig betätigt und die Fahrzeugscheibe geöffnet wird, unter-
bleibt das Absenken der zugeordneten Fensterscheibe,
da dann die Fahrzeugscheibe ohnehin weit für ein bequemes
Einsteigen ohne Behinderung durch die Fensterscheibe
geöffnet werden kann. Bei einer Betätigung der äußeren
oder inneren Griffaste länger als die Wartezeit von 1
sec erfolgt dagegen eine gewollte, von der Fahrzeugau-
ßenseite her steuerbare Absenkung der Fensterscheibe,
wobei die Zeit von 1 sec keine unbequem lange Warte-
zeit darstellt.

Gemäß Anspruch 6 arbeitet die Vorrichtung vorteil-
haft mit einer an sich bekannten Zentralschließanlage
zusammen. Mit dieser werden beim Absperren des
Fahrzeugs alle Schlösser verriegelt und zusätzlich alle
Antriebsmotoren von offenen Fensterscheiben ange-
steuert und diese geschlossen. Damit kann für ein be-
quemes Aussteigen in engen Parklücken eine hinderliche
Fensterscheibe von innen noch vor dem Aussteigen
durch Betätigung des entsprechenden Bedienschalters
abgesenkt werden. Nach dem Aussteigen ohne Behin-
derung durch die Fensterscheibe wird dann die Fahr-
zeugscheibe abgeschlossen und die abgesenkte Fenster-
scheibe über die Zentralschließanlage geschlossen.

Eine besonders vorteilhafte Weiterbildung wird mit
den Merkmalen nach Anspruch 7 erreicht. Nach einer
Ansteuerung der Funktion "Absenken der Fensterschei-
be" durch die äußere oder innere Griffaste wird die
Funktion "Anheben der Fensterscheibe" automatisch
beim nächsten Schließen der Fahrzeugscheibe über einen
zugeordneten Türkontaktschalter angesteuert. Das
Schließen der Fensterscheibe erfolgt somit nach dem
erfindungsgemäßen Absenken für ein bequemes Aus-
und Einsteigen automatisch ohne weiteres Zutun des
Fahrers.

Nach Anspruch 8 ist der Griffastenschalter als Mi-
kro-Schalter vorteilhaft, insbesondere für die äußere
Griffaste, auch in einer Mehrfachfunktion verwendbar:
In einer ersten Funktion in Verbindung mit der Ge-
schlossen-Stellung des Schließzylinders kann durch Be-
tätigung der äußeren Griffaste in an sich bekannter
Weise eine Schließzylinderheizung angesteuert werden.

In der Offen-Stellung des Schließzylinders ist dagegen
(nach der Wartezeit von 1 sec) die erfindungsgemäße
Fensterscheibenabsenkung ansteuerbar.

Für die erfindungsgemäße Weiterbildung der Vor-
richtung sind somit bei der Verwendung einer an sich
bekannten Zentralschließeinrichtung und einer Schließ-
zylinderheizung keine zusätzlichen, teuren Bauteile er-
forderlich, da lediglich ohnehin vorhandene Bauteile für
die erfindungsgemäße Fensterscheibenabsenkung ver-
wendet werden, so daß die erfindungsgemäße Vorrich-
tung preisgünstig realisierbar ist.

Anhand einer Zeichnung und Flußdiagrammen wird
die Erfindung mit weiteren Einzelheiten und Merkma-
len näher erläutert.

Es zeigt

Fig. 1 eine perspektivische Seitenansicht einer Fahr-
zeugkarosserie,

Fig. 2 ein Flußdiagramm, das den Vorgang beim Ein-
steigen in ein Kraftfahrzeug darstellt und

Fig. 3 ein Flußdiagramm, das den Vorgang beim Aus-
steigen aus einem Fahrzeug darstellt.

In Fig. 1 ist eine Fahrzeugkarosserie 1 mit einer Fahr-
zeugscheibe 2 dargestellt, bei der in einen Türkasten 3 durch
eine elektrische Fensterhebeeinrichtung eine rahmen-
lose Fensterscheibe 4 absenkbar ist (Pfeil 5). Die Fen-
sterscheibe 4 ist nach oben zur Fahrzeugmitte hin durch
eine Wölbung 6 eingezogen.

In Fig. 1 ist strichliert die Fahrzeugscheibe 2 in einer teil-
weise geöffneten Stellung eingezeichnet (Pfeil 7); eine
weitere Öffnung ist bei engen Parkverhältnissen oft
nicht möglich. Durch die Verswenkung des Türka-
stens 3 steht dann eine noch relativ große Einstiegsöff-
nung entsprechend dem Abstand 8 zur Verfügung. Im
oberen Bereich ist dagegen durch die Wölbung 6 der
Fensterscheibe 4 die Einstiegsöffnung für einen bevor-
zugt aufrechten, bequemen Einstieg ohne Verrenkun-
gen auf den kleinen Abstand 9 eingeschränkt. Ersichtlich
ist bei einer abgesenkten Fensterscheibe 4 die Einstiegs-
öffnung für einen bequemen Einstieg auch im oberen
Bereich auf den Abstand 8 vergrößert, wobei zudem
noch eine erhöhte Armfreiheit geschaffen wird.

Gemäß der Erfindung ist mit einer äußeren Griffaste
10 nach dem Aufschließen der Fahrzeugscheibe 2 und einer
Griffastenbetätigung (Pfeil 11) länger als 1 sec die Fen-
sterhebeeinrichtung so ansteuerbar, daß sich die Fen-
sterscheibe 4 absenkt. Für das Einsteigen ergibt sich
somit der in Fig. 2 dargestellte Vorgang:

Bei der Annäherung an ein abgestelltes und abge-
sperrtes Fahrzeug wird erkannt, ob eine enge Parklücke
vorliegt, das heißt, ob es bequemer ist, mit abgesenkter
Scheibe oder bei weit geöffneter Tür einzusteigen, wo-
bei die Wölbung 6 der Fensterscheibe 4 keine Behin-
derung darstellt. Für den zweiten Fall trifft der rechte
Zweig 12 des Diagramms nach Fig. 2 zu, wobei der Ein-
stiegsvorgang mit dem Aufschließen der Fahrzeugscheibe 2
(Zentralverriegelung ZV), dem (schnellen) Öffnen der
Tür über die Griffaste 10, dem Einsteigen und Schlie-
ßen der Tür erfolgt.

Bei engen Parkverhältnissen erfolgt dagegen der be-
queme Einstieg entsprechend dem linken Zweig 13 des
Diagramms: Auch hier wird als erstes die Fahrzeugscheibe 2
aufgeschlossen und anschließend die Griffaste 10 länger
als 1 sec betätigt. Dadurch wird die Fensterhebeein-
richtung angesteuert und die Fensterscheibe 4 fährt
abwärts. Bevorzugt ist die Steuerung so ausgelegt, daß
nach dem Einleiten der Abwärtsbewegung diese voll-
ständig bis zur unteren Endlage auch nach dem Loslas-
sen der Griffaste ausgeführt wird. Nach dem Einsteigen

wird die Tür geschlossen und über den Türkontaktschalter die Fensterscheibe 4 selbsttätig wieder hochgefahren. In einer einfacheren Ausführung ohne Steuerung über den Türkontaktschalter wird die Fensterscheibe durch den im Fahrzeuginnen befindlichen Fensterheberschalter hochgefahren.

Auch das Aussteigen ist ersichtlich bei engen Parkverhältnissen mit abgesenkter Fensterscheibe 4 bequemer. Der Aussteigevorgang ist im Diagramm nach Fig. 3 dargestellt.

Bei normalen Platzverhältnissen, wenn die Fahrzeugschleuse 2 weit geöffnet werden kann, wird aus dem Fahrzeug in üblicher Weise entsprechend dem rechten Zweig 14 des Diagramms nach Fig. 3 ausgestiegen, indem die Tür durch schnelles Betätigen der inneren Griffaste geöffnet, ausgestiegen, die Tür geschlossen und das Fahrzeug mit dem Schlüssel verschlossen wird.

Bei engen Parklücken, bei denen die Fahrzeugschleuse 2 nicht voll geöffnet werden kann, wird dagegen nach dem linken Zweig 15 in Fig. 3 verfahren: Als erstes wird durch Betätigung der inneren Griffaste länger als 1 sec die Fensterscheibe abgesenkt. Anschließend wird die Tür geöffnet, bei abgesenkter Fensterscheibe ausgestiegen und die Tür wieder geschlossen. Nun wird die Fahrzeugschleuse 2 abgeschlossen, wobei mit einer eingebauten Zentralverriegelung (ZV) mit Zentralschließeinrichtung die Fensterscheibe (durch eine Betätigung mit dem Türschlüssel von der Fahrzeugaußenseite her) wieder in die Geschlossen-Stellung hochgefahren wird. Bei einer Ausführung mit einer Steuerung über den Türkontaktschalter wird die Fensterscheibe nach dem Schließen der Tür selbsttätig wieder hochgefahren.

Mit dem Gegenstand der Erfindung wird somit das Ein- und Aussteigen bei beengten Parkverhältnissen erleichtert, was insbesondere für körperlich weniger gewandte und weniger bewegliche Personen eine Hilfe und Verbesserung für die Benutzung eines Fahrzeugs darstellt.

Patentansprüche

1. Vorrichtung zum Absenken und Anheben einer Fensterscheibe einer Kraftfahrzeugschleuse bestehend aus

einer Fensterhebereinrichtung mit einem Antriebsmotor und mit einer Steuereinrichtung, die wenigstens einen Bedienschalter (Fensterheberschalter) im Fahrzeuginnenraum für die Funktionen "Absenken" und "Anheben" und einen weiteren Schalter umfaßt, dem eine Zeitschaltung zugeordnet ist, dadurch gekennzeichnet, daß der weitere Schalter ein zusätzlicher Griffastenschalter ist, der von einer der Kraftfahrzeugschleuse (2) zugeordneten, äußeren Griffaste (10) des Türschlosses und damit von der Fahrzeugaußenseite her betätigbar ist und daß mit dem Griffastenschalter über die zugeordnete Zeitschaltung und einen mit einer Verriegelungseinrichtung der Kraftfahrzeugschleuse (2) betätigbaren Freigabeschalter die Funktion "Absenken der Fensterscheibe" für den Fall ansteuerbar ist, daß die Verriegelungseinrichtung entsperrt und damit der Freigabeschalter betätigt und zudem die Griffaste (10) und damit der Griffastenschalter wenigstens eine durch die Zeitschaltung vorgegebene bestimmte Wartezeit betätigt ist.

2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Kraftfahrzeugschleuse ohne Fenster-

rahmen ausgeführt ist.

3. Vorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet,

daß nach Ansteuerung der Funktion "Absenken" oder "Anheben" diese Funktion durch eine Halteschaltung bis zum vollständigen Absenken oder vollständigen Anheben der Fensterscheibe (4) aufrechterhalten wird, so daß das Bedienteil (Bedienschalter oder Griffaste 10) nicht während der gesamten Verschiebezeit der Fensterscheibe (4) betätigt gehalten werden muß und

daß die jeweils angesteuerte und durch die Halteschaltung aufrechterhaltene Funktion durch erneutes Betätigen des Bedienteils während der Verschiebezeit unterbrechbar ist.

4. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Steuereinrichtung für die Funktion "Absenken der Fensterscheibe" auch durch eine innere Griffaste im Fahrzeuginnenraum in Verbindung mit der Zeitschaltung ansteuerbar ist, wenn die innere Griffaste eine bestimmte Wartezeit betätigt wird.

5. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die von der Zeitschaltung vorgegebene Wartezeit ca. 1 sec beträgt.

6. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß am Fahrzeug eine Zentralschließanlage vorgesehen ist, mit der beim Absperren des Fahrzeugs mit einem Schlüssel neben einer Zentralverriegelung auch alle Antriebsmotoren von offenen Fensterscheiben (4) zu deren Anhebung und vollständigen Schließung ansteuerbar sind.

7. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß nach einer Ansteuerung der Funktion "Absenken der Fensterscheibe" durch die äußere oder innere Griffaste die Funktion "Anheben der Fensterscheibe" automatisch beim nächsten Schließen der Fahrzeugschleuse über einen zugeordneten Türkontaktschalter angesteuert wird.

8. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Griffastenschalter als Mikro-Schalter in einer Mehrfachfunktion sowohl für eine an sich bekannte Schließzylinder-Heizung als auch zur Fensterscheibenabsenkung verwendet ist, wobei die Funktionstrennung in Abhängigkeit der Schließzylinderstellung dergestalt erfolgt, daß in der Geschlossen-Stellung des Schließzylinders die Schließzylinder-Heizung und in der Offen-Stellung des Schließzylinders die Fensterscheibenabsenkung ansteuerbar ist.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -

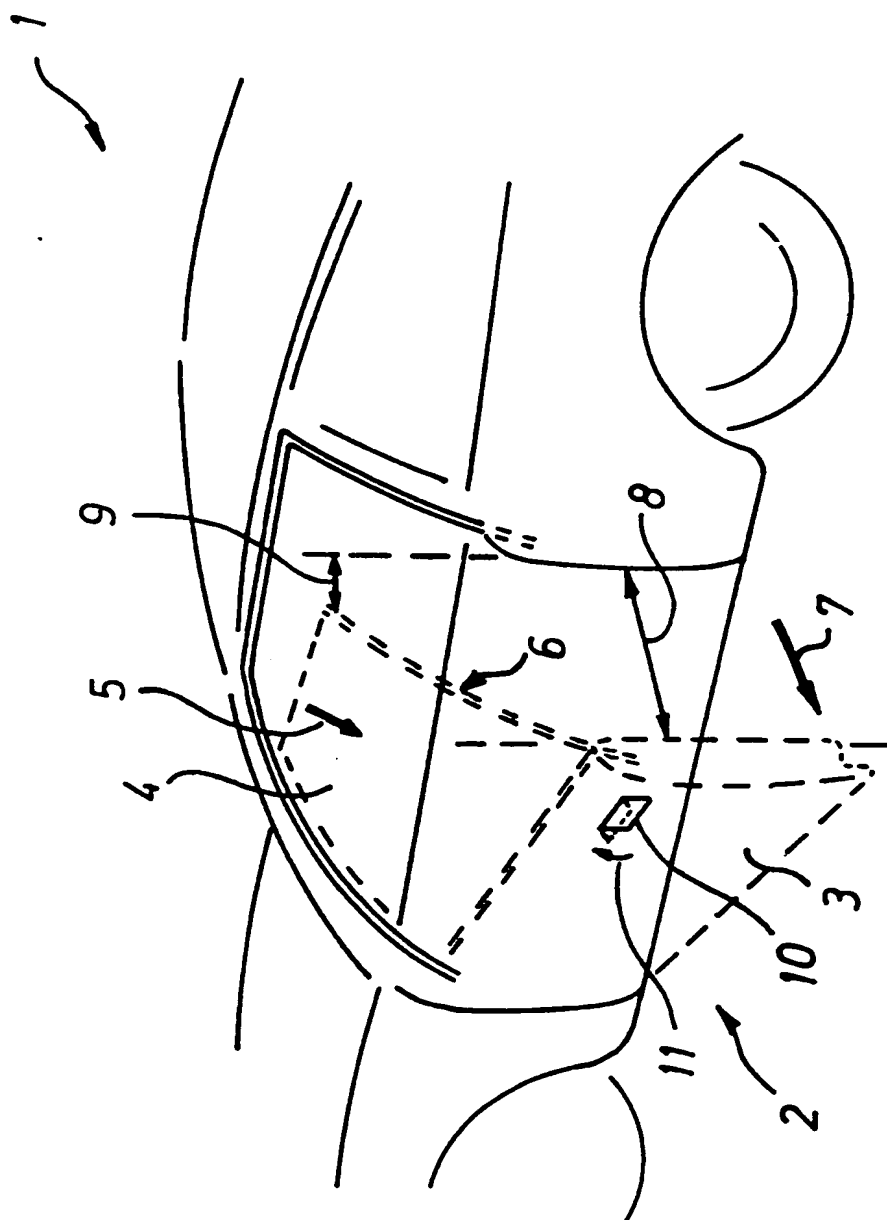


FIG. 1

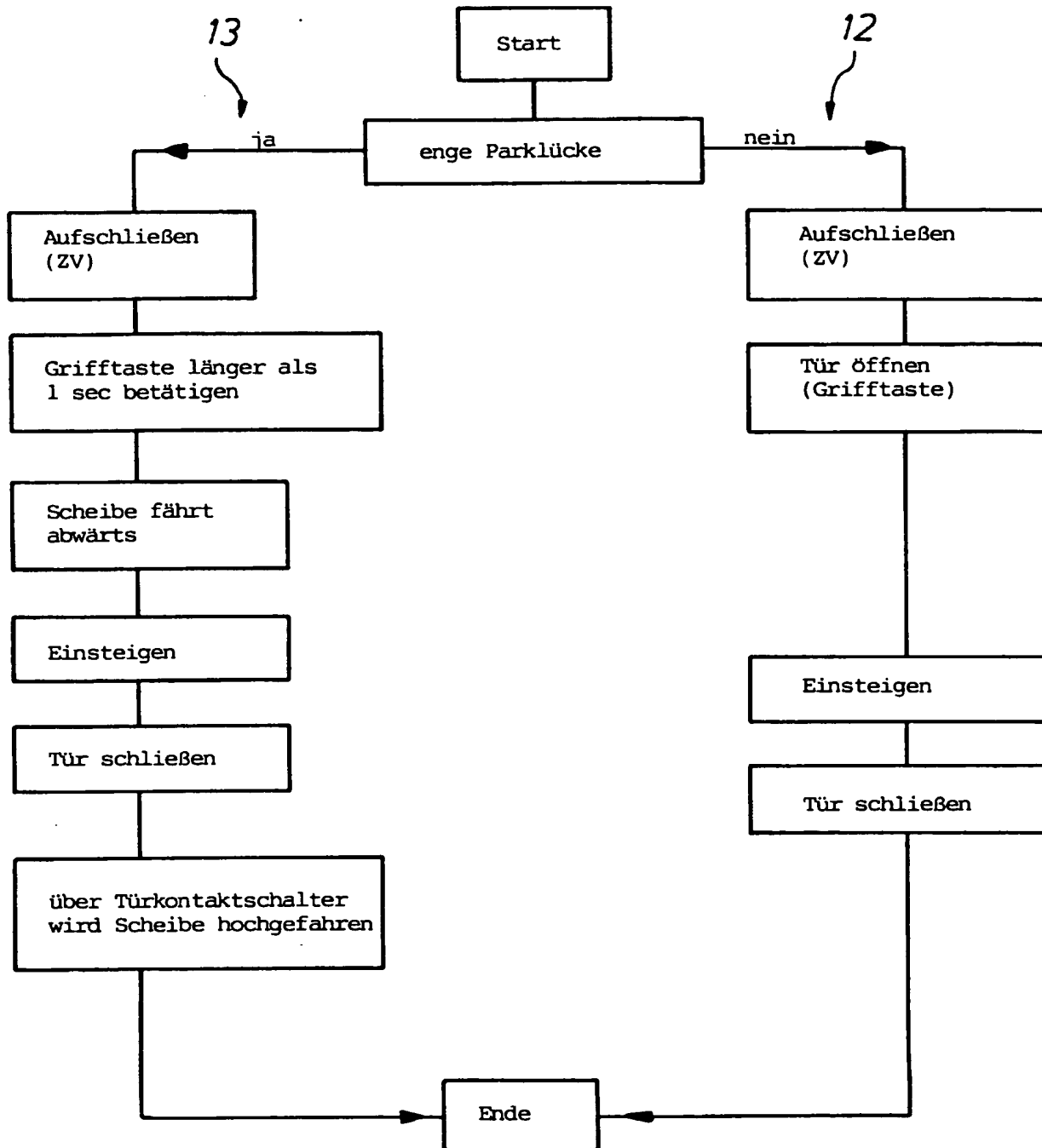


FIG. 2

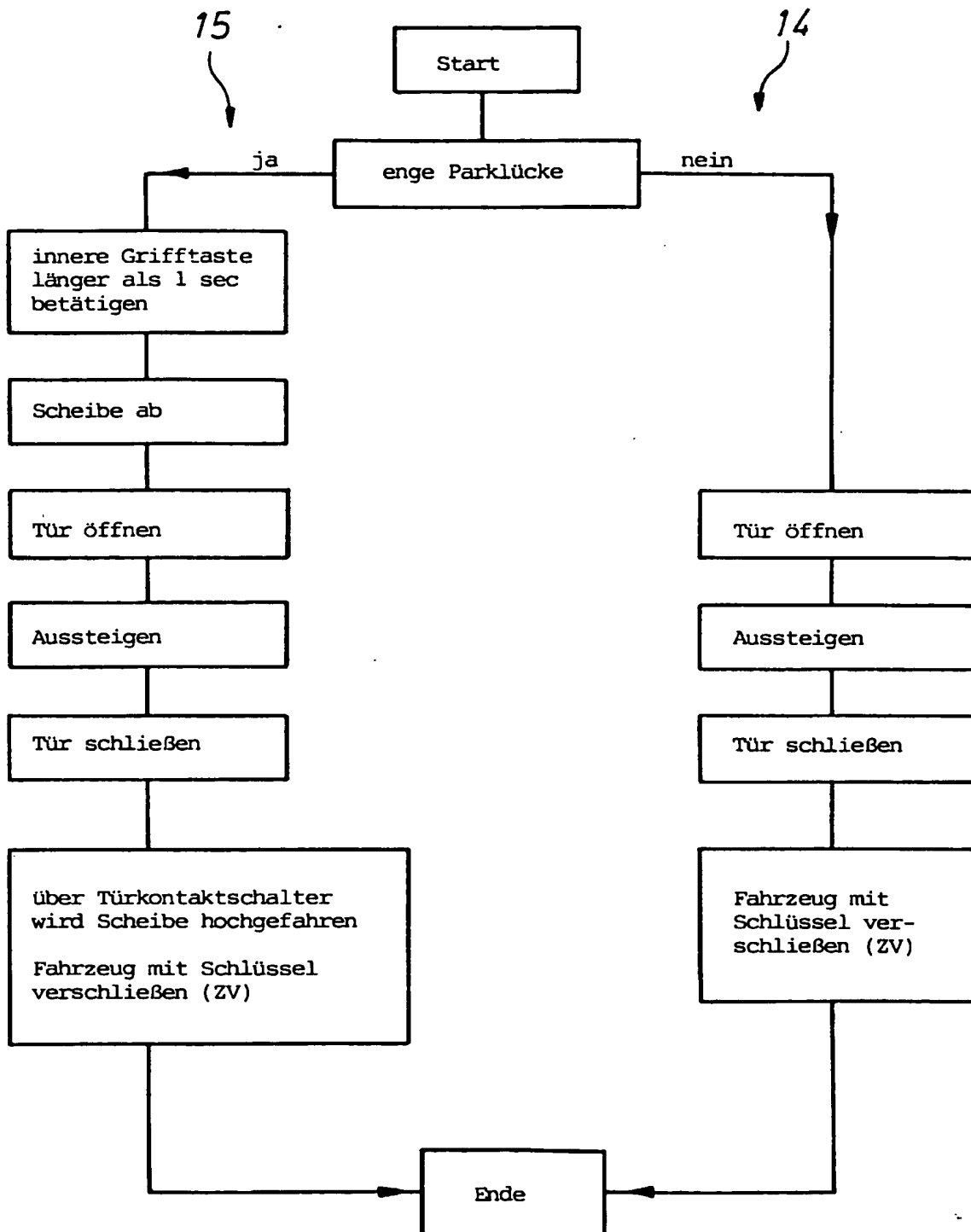


FIG. 3